

LANCIA



STORY COLLECTION

Cento anni di classe ed eleganza, tutte italiane!

48



LANCIA 2000 COUPÉ HF - 1971



LANCIA

€ 9,99 - quattordicinale
ISSN 1971 - 1670



9 771971 167061

HACHETTE

Navigare a vista

In un momento di rapida espansione del settore, sempre più orientato verso la produzione in serie, la Lancia appariva priva di una coerente strategia produttiva e incapace di ripetere i successi del passato.

L'uscita di scena improvvisa, ma non del tutto inattesa, nel 1956-1958 della famiglia del fondatore coincide con un momento di pesanti difficoltà della Lancia, come attestano i bilanci aziendali di quegli anni: utili in calo, quando non del tutto inesistenti, indebitamento in crescita. Per i produttori europei di autovetture l'entrata in vigore del Mercato comune nel 1957 apriva scenari del tutto inediti: si riducevano i dazi e la domanda era in forte crescita, ma aumentava anche la concorrenza, in particolare nella fascia di prodotto in cui la Lancia era tradizionalmente più forte, quella delle automobili di alta qualità e grossa cilindrata. Nel frattempo la Lancia pareva aver

perso lo slancio di un tempo. I nuovi modelli, la seconda serie dell'Appia (1956), a cui si sarebbero aggiunte, l'anno successivo, le versioni coupé Fanna e convertibile Vignale, e due nuovi veicoli industriali, l'autocarro leggero Beta 190 e quello pesante Esatau B., non ebbero il successo sperato. Nonostante i lusinghieri riconoscimenti degli

*Sopra, una Lancia Appia Seconda Serie.
A sinistra, un modello Lancia Appia Convertibile dotata di hard-top.*





esperti, il verdetto del mercato non fu positivo. I tradizionali punti di forza della casa di via Monginevro sembravano ora meno saldi di un tempo.

Nel 1957, viene presentata la nuova ammiraglia della casa, la Flaminia, una 2500 cc progettata da Antonio Fessia riprendendo e migliorando alcune soluzioni meccaniche dell'Aurelia. Era un'auto destinata a una clientela d'élite, carrozzata da Pininfarina, curata in ogni dettaglio. Una vettura di gran fascino, che pur non avendo la dirimponte carica di novità come alcuni dei precedenti modelli, aveva però una linea estremamente innovativa e perfettamente in grado di competere, nella sua categoria, con le Mercedes e le Jaguar. Il suo problema era che costava troppo produrla.

L'andamento del fatturato rifletteva la perdita di competitività e di appeal della produzione Lancia, mostrando la tendenza a ridursi o a rimanere stabile, mentre quello dei concorrenti italiani e stranieri, all'opposto, si impennava: dai 26 miliardi e mezzo del 1954 era sceso a 21 nel 1954, a 18 e mezzo del 1956, per poi risalire a 21 nel 1957. Alga Foschi, che ha condotto un attento esame dei bilanci aziendali, sintetizza così la situazione del periodo a cavaliere tra la gestione di Gianni Lancia e quella di Carlo Pesenti: "A più di dieci anni di distanza dall'inizio della ricostruzione, a seguito di fattori negativi legati all'ambiente esterno all'azienda, e ad un 'marketing tattico e strategico' debole, la Lancia [era] un'azienda in crisi, non ancora dimensionata alle moderne esigenze della produzione in serie, all'aggressività della concorrenza e con scarsa affidabilità bancaria".

Un giudizio impietoso ma sostanzialmente veritiero. Tutte le testimonianze sono concordi nel rilevare lo stato di assoluta inadeguatezza dell'organizzazione aziendale. Il passare degli anni e la fine dell'emergenza legata prima alla guerra e poi alla ricostruzione non avevano risolto il problema dell'irrazionale distribuzione del lavoro tra lo stabilimento di Torino e quello di Bolzano, con grave spreco di tempo e risorse. Più in generale alla Lancia si lavorava in condizioni ormai superate, "fuori dal tempo" rispetto a quelli che nel frattempo erano divenuti gli standard degli altri costruttori.

Sopra, una Lancia Flaminia in una inquadratura dall'alto. Sotto, una fase di lavorazione della Flaminia nella vecchia fabbrica di Borgo San Paolo. Fu l'ultimo modello della Lancia a essere completamente costruito in questo stabilimento.

L'insufficiente qualità tecnica dei macchinari obbligava gli operai a moltissimi interventi manuali sui pezzi in lavorazione, in particolare durante le fasi dell'assemblaggio finale. La famosa qualità delle autovetture Lancia era il frutto di ore e ore di lavoro manuale, così come ancora artigianale era il sistema di verniciatura delle vetture.

Un tempo, in condizioni di mercato completamente differenti da quelle che si erano venute configurando nel corso degli anni Cinquanta, questa modalità organizzativa, ancora molto legata alla manualità e al mestiere operaio, era stata una delle componenti del successo del marchio Lancia. Ora invece la bassa produttività del lavoro e l'alto prezzo del prodotto erano divenuti fattori di freno. Occorreva ripensare la filosofia produttiva aziendale. Una sfida difficile, che richiedeva coraggio e larghezza di vedute, ma inevitabilmente dolorosa in termini di occupazione. Di fronte agli esiti insoddisfacenti dei primi bilanci, Carlo Pesenti decise di mettere la gestione dell'impresa in nuove mani, nominando al posto di Panigada l'ingegnere Eraldo Fidanza.



Vacanze gratis per le più belle

Negli anni Sessanta il boom dell'automobile cambiò tutto, anche i concorsi d'eleganza.

Famoso quello di Rimini dove le Lancia rimasero protagoniste davanti a un pubblico meno elitario, ma più numeroso.

Il ricordo del Concorso d'eleganza di Rimini è nel cuore di pochi appassionati, ma il fascino di questo genere di manifestazioni automobilistiche è ritornato grazie alle edizioni rievocative del Concorso d'eleganza di Villa d'Este che annualmente riportano all'attualità con

grande sfarzo gli anni d'oro dei concorsi d'eleganza automobilistici. Pochi sanno che il Rally di Montecarlo nacque nel 1911 come Concorso d'eleganza. Poi diventò com'è perché prevalse quella parte del regolamento che valutava l'efficienza dei veicoli in gara, oltre che l'estetica. Oggi l'automobilismo storico sta percorrendo il cammino a ritroso. Dopo anni di gare di regolarità che volevano rappresentare a modo loro l'evoluzione del gusto automobilistico, gli appassionati hanno scoperto che i concorsi d'eleganza assolvono meglio al compito di portare l'automobilismo d'epoca al grande pubblico. Ecco perché dalla fine degli anni Ottanta s'è vista la nascita, o il ritorno, di tanti concorsi d'eleganza. Insieme è nata la curiosità per il passato di queste manifestazioni che pochi ricordano.

I concorsi d'eleganza arrivarono in Italia negli anni Venti dalla Francia e toccarono il massimo splendore negli anni



Grande pubblico ed eleganza in questa istantanea scattata al Concorso d'eleganza di Villa d'Este il 18 settembre 1932: La vettura in primo piano è la Lancia Dilambda carrozzata da Pinin Farina che si aggiudicò il primo premio.

Trenta. In quell'epoca gli automobilisti erano una piccola élite di raffinati intenditori, quindi erano elegantissimi e di grande bellezza anche i luoghi dove si svolgevano le manifestazioni e altrettanto sfarzose erano le automobili in concorso. Si distinsero in particolare alcune località di villeggiatura in riva ai laghi del ricco Nord Italia, come Stresa sul Lago Maggiore, Campione sul Lago di Lugano e Villa d'Este sul Lago di Como. Per gli stilisti e per i costruttori, non c'era migliore pubblicità alla propria attività di una vittoria in una di queste competizioni nelle quali una volta tanto la velocità cedeva il passo alla bellezza. Carrozzeri come Touring, Pinin Farina, Ghia e Castagna



A sinistra, la Lancia Astura carrozzata cobriolet dagli Stabilimenti Farina che vinse la Coppa d'Oro della "Best in show" nel Concorso d'eleganza di Villa d'Este il 27 settembre 1947.

consolidarono proprio qui la loro fama e misero in grande evidenza i loro successi sulle pagine pubblicitarie nelle riviste specializzate. A volte le vetture erano iscritte ai concorsi direttamente dalle case costruttrici e dai carrozzieri, ma molto più spesso erano i clienti a presentare personalmente le loro automobili in questi splendidi eventi: nobili, banchieri, personalità dello spettacolo e ricchissimi commercianti. Anche i giudici erano personaggi del bel mondo e i premi, tanti e tutti bellissimi, erano offerti da principi, principesse e dalle massime autorità politiche e civili delle città. In questi eventi le persone comuni avevano un ruolo marginale: si limitavano a guardare la sfilata da lontano e a sognare quel mondo così diverso dal loro dove ci si muoveva a piedi o al massimo in bicicletta.

Le cose iniziarono a cambiare verso la metà degli anni

Sotto, la Lancia Appia convertibile presentata al Concorso d'eleganza di Rimini nell'agosto del 1959. L'ambiente è certo meno elegante, ma il pubblico è in ogni modo molto numeroso.



A destra, una Lancia Flaminia Sport lascia la pedana del Concorso d'eleganza di Rimini 1959. Sullo sfondo, dietro il pubblico, scorre il traffico normale sul lungomare.



Sotto, fotografi in agitazione mentre la Lancia Appia Coupé accenna a lasciare la passerella d'onore del Concorso d'eleganza di Rimini 1959.





Cinquanta, quando l'automobile diventò un prodotto meno elitario e i "ricchi" trovarono meno esclusivo gareggiare fra loro nei concorsi d'eleganza. Per questo motivo iniziò il declino. Negli anni Sessanta, però, i concorsi d'eleganza tornarono di gran moda perché in Italia l'automobile stava diventando un bene alla portata di molti cittadini e anche andare in villeggiatura stava diventando accessibile a larghi strati della popolazione.

Erano gli anni del grande successo delle utilitarie Fiat 500 e 600 e dei primi successi popolari delle località di villeggiatura di massa in riva al Mare Adriatico, come Riccione e Rimini. L'espansione della base dell'utenza dell'automobile, come è facile immaginare, portò una revisione del concetto di eleganza automobilistica e aggiornò pure il concetto di raffinatezza e di esclusività dei concorsi d'eleganza nelle località del turismo di massa.

Nulla fu più uguale ai concorsi d'eleganza degli anni passati. Gli organizzatori, per esempio, smisero di cercare i viali delle più belle ville patrizie e per le sfilate cercarono invece i più ampi piazzali ai limiti delle città per potere ospitare più pubblico possibile. Infatti ogni spettatore, nel nuovo clima di benessere che attraversava l'Italia, diventava il potenziale acquirente di un'automobile e questo faceva pia-

Sopra, a sinistra, una Lancia Appia berlina III serie si avvia alla pedana del Concorso d'eleganza di Rimini 1962 fra due ali di pubblico.

Sopra, a destra, la miss forse non era all'altezza delle modelle in passerella nei concorsi d'eleganza degli anni Trenta, ma questa Appia Sport in pedana nel Concorso d'eleganza di Rimini 1962 non ha nulla da invidiare alle Lancia del passato.

cere sia ai costruttori, sia ai carrozzieri, che spesso erano anche gli sponsor delle manifestazioni tramite i loro concessionari locali. I modelli di serie dei grandi costruttori automobilistici divennero i più rappresentati nei nuovi concorsi dell'eleganza di massa. Anche i carrozzieri presentarono le loro creazioni, ma non erano più i raffinatissimi esemplari unici di una volta, ma modelli di produzione vestiti con carrozzerie speciali prodotte in piccole serie. Insomma, l'eleganza, come l'automobile e le vacanze, era



Sopra, una Lancia Flaminia GT sfila in pedana durante il Concorso d'eleganza di Rimini che si tenne nel 1962 nella prima settimana d'agosto.

A sinistra, sempre al Concorso del 1962, l'eleganza dell'equipaggio rende giustizia alla classe della Flaminia Coupé. Sotto, passa la Lancia Flaminia berlina e il pubblico si fa più vicino per ammirarla.





ormai un bene alla portata di molti cittadini e tutto si uniformava alla nuova realtà.

La forte presenza dei modelli utilitari e di serie non significò la fine delle automobili esclusive, come le Lancia che a ogni livello di cilindrata stupivano per la linea e per la raffinatezza di esecuzione. Di solito i modelli speciali delle Lancia erano presentati dai concessionari o da ricchi turisti, spesso stranieri, in vacanza nella città del concorso. Ecco perché queste vetture erano spesso accompagnate non da modelle in abiti d'alta moda, ma da signore a volte un po' grassottelle vestite a festa, ma non dai grandi sarti. Le nuove miss e la nuova eleganza delle Lancia diedero in ogni modo spettacolo e il Concorso d'eleganza di Rimini ebbe un seguito che durò diversi anni con una novità portata dagli albergatori. Questi, nei giorni del concorso, iniziarono una loro personale competizione per ospitare gratuitamente i proprietari delle Lancia più belle nei giardini dei lo-

ro hotel per attirare gli sguardi e dare prestigio al locale. Nel 1959 la competizione fu molto serrata per avere il diritto di ospitare la Lancia Flaminia Sport carrozzata da Zagato che debuttava allora sul mercato, la stessa attenzione riguardò la diva dello schermo che partecipò al concorso con la sua personale Lancia Appia Coupé carrozzata da Pinin Farina. Nel 1961 gli albergatori si contesero invece la Flavia berlina, la grande novità Lancia che alla tradizionale classe della Casa abbinava in coerenza con i tempi un aspetto provocatoriamente pratico. Anche negli anni successivi le Lancia furono sempre protagoniste a Rimini in tutte le classi di cilindrata e fecero sognare il pubblico che forse non avrebbe mai potuto permettersi una maestosa Flaminia berlina o anche una Appia Sport ma che alla fine poteva coronare il sogno di far divenire realtà una Appia III serie berlina, che era in ogni modo una gran macchina.

Il Concorso d'eleganza di Rimini finì travolto dalla sua stessa popolarità. Negli ultimi anni erano tante le vetture iscritte che la gara dal primo pomeriggio si trascinava fino a sera mentre nei dintorni il traffico rimaneva paralizzato provocando non pochi problemi agli organizzatori. Le Lancia dovettero così attendere il ritorno dei concorsi d'eleganza rievocativi degli anni Ottanta per tornare a farsi ammirare in tutta la loro bellezza, come dimostra il successo che ogni anno ottengono nel rinato Concorso d'eleganza di Villa d'Este, il principe dei concorsi come le Lancia sono principesse d'eleganza.

In alto, Concorso d'eleganza di Rimini 1962.

È giunto il momento della Lancia Flavia berlina, elegante, ma non facile da capire.

Sopra, a sinistra, il cavaliere fa accomodare la dama nella Lancia Flavia Coupé al Concorso d'eleganza di Rimini 1962.

A destra, la Lancia Aurelia GT B24 spider del 1955 che fu molto ammirata il 26 aprile 2008 nell'annuale edizione rievocativa del Concorso d'eleganza di Villa d'Este.



Con i nomi si cambia

Nel 1971 la Lancia 2000 Coupé sostituì la Flavia Coupé 2000. Uguale nella sostanza, si distinse per alcuni particolari aggiornati e per la sigla identificativa composta da cifre numeriche per la prima volta nella storia della Casa.

Nella primavera 1971, quando la Lancia presentò la 2000 berlina, qualcuno in questa sigla di identificazione vide un segno del nuovo corso della Casa, che nel 1969 era entrata nel Gruppo Fiat. In effetti, prima d'allora, nella tradizione della Lancia la denominazione dei modelli avveniva con sigle derivate dalle lettere dell'alfabeto greco o da luoghi della romanità. A dispetto del nome che segnava una rottura, la 2000 berlina ritornò alla tradizione con una riuscita interpretazione della classica calandra verticale e relativo marchio che distinguevano le Lancia del passato e accentuò le caratteristiche di sobria eleganza e accurata esecuzione specifiche del patrimonio genetico della Casa. Pochi giorni dopo la nuova berlina debuttò la 2000 coupé che conservò la calandra orizzontale e l'impianto stilistico della prece-



Sopra, la Lancia 2000 Coupé in un fotocolor dell'epoca: questo modello fu particolarmente apprezzato in alcuni Paesi del Nord Europa. A sinistra, le differenze nella coda fra la Lancia Flavia 1.8 Coupé e di una Lancia Flavia 2000 Coupé sono messe bene in evidenza in questa immagine. Con il baule più alto e le linee più squadrate la 2000 appare più moderna.

dente Flavia 2000 Coupé. Solo un occhio particolarmente attento poteva distinguere le differenze estetiche fra le due, che riguardarono solo alcuni dettagli. La modifica d'aspetto più importante fu la presa d'aria per la ventilazione dell'abitacolo ridotta a una griglia a filo con il cofano mentre prima era rialzata e sporgente. Gli altri interventi estetici riguardarono il profilo cromato attorno alla calandra e ai

fari, il marchio della Casa sistemato sul cofano anziché al centro della calandra, i paraurti dotati di profili protettivi in gomma nera, la serratura del cofano bagagli spostata all'interno, dove era collocata in basso sul montante della porta del lato guida.



Sopra, il cruscotto della Lancia Flavia 2000 Coupé. In pratica coincide con quello della Lancia 2000 Coupé. A sinistra, lo stile della Lancia Flavia 2000 Coupé è quello della Lancia 2000 Coupé, ma vi sono alcune differenze nei particolari: la presa d'aria per l'abitacolo in rilievo sul cofano, lo stemma Lancia al centro della calandra, i paraurti senza profilo in gomma e il bordo attorno alla calandra senza profilo lucido.



lo specchio retrovisore esterno di serie, i nuovi cerchi in lega optional con sovrapprezzo, infine le nuove sigle distintive dalle quali scomparve il nome Flavia. Poche e solo di dettagli anche le modifiche all'interno della vettura. Interessarono l'ebanisteria sui fianchetti del-

le porte, il rivestimento della plancia (in noce vero anziché verniciato) e i poggiatesta sui sedili anteriori di serie. Meccanicamente la Lancia 2000 Coupé beneficiò degli stessi aggiornamenti che ottimizzarono la meccanica della berlina senza vararne la sostanza

rispetto alla Flavia 2000 precedente, in più offrì di serie il cambio a cinque marce. Per descrivere compiutamente la 2000 Coupé è opportuno tornare alla Flavia 2000 Coupé che fu presentata nel 1969 con importanti modifiche rispetto al modello precedente. La più ri-



Sotto, la Lancia 2000 Coupé vista di lato. Confrontando la vettura con la Lancia Flavia 2000 si nota la presa d'aria per l'abitacolo a livello del cofano, i paraurti con il profilo in gomma e profilo lucido attorno alla calandra. Questo esemplare monta i cerchi in lega optional. Gli standard erano uguali a quelli della Flavia 2000 Coupé. A sinistra, la Lancia 2000 vista di fronte: si vedono molto bene i profili antiurto sui paraurti e lo stemma Lancia sul cofano.




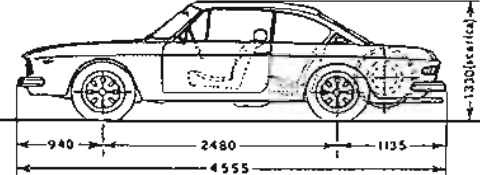

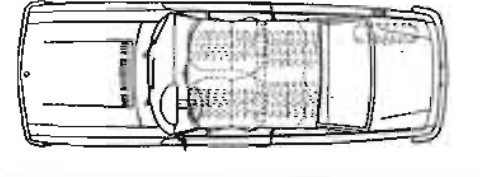



levante riguardò la meccanica, nella quale un nuovo propulsore con la cilindrata di 2 litri sostituì il precedente 1800 cc. I tecnici ottennero la nuova cilindrata aumentando alesaggio e corsa, dovettero perciò disegnare un nuovo albero motore. A parte questo e la nuova messa a punto che comportò un nuovo carburatore il resto rimase sostanzialmente invariato. La cilindrata maggiorata e la nuova messa a punto permisero però un sensibile aumento della potenza massima, che passò da 92 a 115 cv con un contemporaneo miglioramento nella fluidità di funzionamento. Ma le novità più facili da cogliere furono quelle estetiche per la loro immediata evidenza. La Flavia 2000 Coupé rivista da Pininfarina conservò solo nella parte centrale alcune somiglianze con la precedente 1800 disegnata dallo stesso carrozziere, mentre si differenziò nettamente nel muso e nella coda e un po' meno nettamente nel padiglione. Nel frontale i fari e la calandra furono raggruppati all'interno di una rientranza trapezoidale in una composizione che per evidenti ragioni di *family feeling* assomigliava a quella della contemporanea Lancia Fulvia Coupé. Per lo stesso motivo la presa d'aria per la ventilazione dell'abitacolo fu spostata nel bordo posteriore del cofano dove formava un

rilievo che ricordava quello caratteristico della Fulvia Coupé. Il padiglione subì alcuni ritocchi per alloggiare le nuove griglie per l'uscita dell'aria viziata dall'abitacolo e un lunotto più squadrato. Le griglie furono verniciate in nero per creare continuità visiva con la superficie vetrata.

Nella parte posteriore l'intervento fu più massiccio e riguardò sia i volumi, sia le forme. Il volume della coda diventò più alto e squadrato. In questo contesto la superficie del cofano, che prima era convessa per dare alla lamiera la necessaria rigidità, prese una leggera forma a V alle estremità per innervare la lamiera piana e darle rigidità con un motivo gradevole alla vista. Nella nuova coda trovarono posto nuovi fanali con un più pronunciato andamento orizzontale e caratterizzati da una forma a freccia molto dinamica alle estremità esterne, dove curvavano insieme allo specchio di poppa.

Nella nuova composizione estetica giocarono infine un ruolo di rilievo i nuovi cerchi in acciaio stampati con un moderno disegno a nervature radiali e privi delle classiche coppe copri mozzi cromate. All'interno la plancia fu resa più mo-

LANCIA TORINO		AUTOVETTURA	
		* Tipo 820.230 se con guida a sinistra e tipo 820.231 se con guida a destra (LANCIA 2000 COUPÉ)	
Omologata dal Ministero dei Trasporti e dell'Aviazione Civile - Direzione Generale M.C.T.C. Certificato n. 9114 OM in data 10 Maggio 1971 Certificato di estensione di omologazione n. 9115 OM in data 10 Maggio 1971 Omologata, per quanto riguarda il rumore, ai sensi del Regolamento n. 9 annesso all'Accordo di Ginevra del 20-3-1958 - Certificato n. E3-9R - 9116 in data 10 Maggio 1971 È autorizzato il rilascio della dichiarazione di conformità (2° comma art. 53 del T.U. - 15-8-1959 n. 390)			
			
			

A destra, particolare dei cerchi in lega della Lancia 2000 Coupé forniti come optional con supplemento di prezzo.

derma, così come la grafica degli strumenti, il volante e in generale i comandi. Purtroppo fu soppresso l'inserito in legno che caratterizzava la plancia della 1800, ma come abbiamo visto ritornò sulla 2000 Coupé. Qualche tempo dopo la Flavia 2000 Coupé debuttò la versione a iniezione che utilizzava un impianto meccanico prodotto dalla tedesca Kugelfischer. Torniamo ora alla 2000 Coupé a iniezione che debuttò anch'essa poco tempo dopo la 2000 Coupé a carburatori. Qui la grande novità fu l'impianto di

Sotto, il cruscotto di una Lancia 2000 Coupé HF con l'impianto dell'aria condizionata. Si notano le bocchette della ventilazione e il quadro strumenti specifico di questo modello. La scala tachimetrica fino a 300 km/h e il cavallino della Ferrari ci dicono che si tratta del prototipo. Sotto, a destra, il motore a 4 cilindri boxer alimentato a iniezione della Lancia 2000 Coupé HF sviluppava la bella potenza di 125 cv (Din).

iniezione Bosch con gli iniettori controllati elettronicamente. Come voleva il nuovo corso questa nuova versione perse la sigla aggiuntiva "iniezione" e si chiamò 2000 HF. Dal punto di vista estetico questa versione, che sviluppava la bella potenza di 125 cv (Din), si riconosceva dalle eleganti targhette smaltate poste sulla calandra ora in nero opaco e sul lato sinistro della coda, per i cerchi in lega leggera montati di serie e per le discutibili fasce colorate (argento o nero) poste nella parte inferiore delle fiancate. All'interno debuttò un nuovo cruscotto con i cinque strumenti rinnovati nella forma, nella grafica e nella disposizione. Tali strumenti erano in pratica identici a quelli che Pininfarina aveva

previsto per la Ferrari 365 GT 2+2 che aveva disegnato più o meno contemporaneamente alla 2000 Coupé HF. La fretta nell'allestire i primi modelli da presentare al Salone di Torino e da fotografare per le cartelle stampa giocò un curioso scherzetto agli addetti della Pininfarina, che montarono gli stessi strumenti della Ferrari con lo stemma del cavallino rampante sul fondo e la scala del tachimetro tarata fino a 300 km/h. I visitatori più attenti si accorsero subito della curiosa circostanza e i giornalisti riportarono la notizia che tuttavia non provocò sarcasmo. Anzi ricordò a tutti che il restyling che aveva fatto evolvere la Flavia 1800 Coupé nella 2000 aveva molte analogie con quello che aveva fatto evolvere la Ferrari 330 GT 2+2 dalla Ferrari 250 GT 2+2, a sua volta stilisticamente imparentata con la Flavia 1800 Coupé. La vita commerciale della 2000 Coupé fu piuttosto breve: uscì dalla produzione nel 1973 quando risultavano prodotti 1399 esemplari a carburatori e 1229 HF.



A sinistra, le principali misure della Lancia 2000 Coupé come comparivano nel cosiddetto "figurino" sul certificato di omologazione della Direzione generale della Motorizzazione civile.

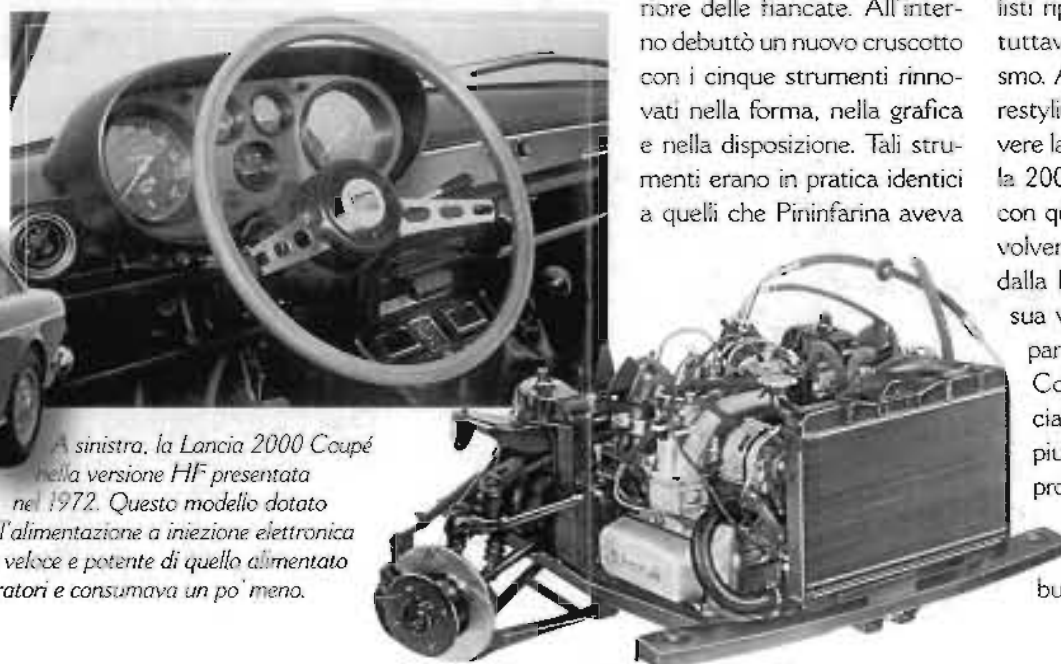
LANCIA 2000 COUPÉ (1971-1973)
Fra parentesi i dati della versione HF

- Numero cilindri e disposizione:** 4 boxer, anteriore
- Alesaggio e corsa:** 89 x 80 mm
- Cilindrata totale:** 1991 cc
- Potenza massima:** 115 cv (Din) a 5500 giri/min (125 cv a 5800 giri/min)
- Rapporto di compressione:** 9,2:1
- Distribuzione:** due alberi a camme nel basamento, aste e bilancieri, valvole in testa
- Alimentazione:** un carburatore Solex C36 EIES doppio corpo (iniezione elettronica Bosch)
- Accensione:** bobina e spinterogeno
- Lubrificazione:** forzata con pompa a rotori e valvola limitatrice
- Raffreddamento:** ad acqua, ventilatore a comando termoelettrico
- Impianto elettrico:** 12 V
- Trazione:** anteriore
- Cambio:** a 5 marce sincronizzate + RM
- Frizione:** monodisco a secco
- Tipo telaio:** solidale con la scocca
- Sospensioni anteriori:** bracci oscillanti trasversali, balestra trasversale, barra stabilizzatrice, ammortizzatori idraulici telescopici a doppio effetto
- Sospensioni posteriori:** assale tubolare rigido, balestre longitudinali, barra di reazione e stabilizzatrice, ammortizz. idraulici telescopici a doppio effetto
- Freni:** a disco Superduplex con servofreno e correttore di frenata
- Freno di soccorso:** a tamburo sulle ruote posteriori con comando a mano
- Sterzo:** idroguida ZF con comando a circolazione di sfere
- Cerchi:** in acciaio 5 1/2 x 14" (in lega leggera)
- Pneumatici:** 175 HR 14
- Passo:** 2480 mm
- Carreggiata anteriore:** 1332 mm
- Carreggiata posteriore:** 1288 mm
- Lunghezza:** 4555 mm
- Larghezza:** 1605 mm
- Altezza:** 1330 mm
- Peso in ordine di marcia:** 1200 kg
- Velocità massima:** 185 km/h (190 km/h)
- Consumo:** 10,4 litri/100 km (10,3 litri/100 km)

Il modello 1971-1973



A sinistra, la Lancia 2000 Coupé della versione HF presentata nel 1972. Questo modello dotato dell'alimentazione a iniezione elettronica era più veloce e potente di quello alimentato con i carburatori e consumava un po' meno.



IL MODELLO DA COLLEZIONE